



ÉTHIOPIE - DJIBOUTI

SANG MÊLÉ

TEXTE **RENAUD WATTWILLER**

PHOTOGRAPHIES **RAYMOND DOYEN**



L'ANNONCE DU DÉCÈS DE MELES ZENAWI, Premier ministre éthiopien, est survenue le 21 août dernier. Ce qui ne veut pas dire qu'il soit mort ce jour-là, ni même la veille; il est des pays où la culture du secret est quasi constitutionnelle, et il n'y a pas que Mitterrand ou Pompidou ou Fidel qui aient menti sur la maladie — cela faisait plusieurs semaines déjà qu'on le disait à l'agonie dans une clinique privée belge. Il laisse l'Éthiopie, qu'il dirigeait depuis trente ans avec poigne, orpheline et libérée, un peu plus riche qu'elle ne l'a jamais été et toujours pauvre. Trois dirigeants ont exercé seuls et monomaniaques le pouvoir durant soixante-quinze des quatre-vingts dernières années: tous mythiques, Haïlé Sélassié le roi des rois, Mengistu le tortionnaire à la solde de Moscou, Meles le stratège, chef de file de l'Afrique sur les négociations climat. Comme si c'était un destin éthiopien que le mythe, et la mystique. Tout le contraire de Djibouti, voisin de palier moqué, rez-de-chaussée quand l'Éthiopie sur ses hauts plateaux, Djibouti *ready-made* créé de toutes pièces par la France au tournant du XIX^e siècle, dont on se gausse, poubelle sur la

lune, dit-on, Luxembourg de l'Afrique, quand l'Éthiopie séculaire, ses églises troglodytes, son irréductibilité au mal, sa langue rare et vénérée, ses élites vénérées. Djibouti: on la décrit bordel à soldats, base militaire au milieu du désert, tout est vrai mais rien ne sera jamais suffisant pour décrire un pays, fût-il étendue univoque de roche basaltique et d'eau turquoise. C'est vrai pour Djibouti, et c'est vrai pour l'Éthiopie, qui pour beaucoup en Occident demeure une terre craquelée, une calamité, sur laquelle courent des marathoniens longilignes comme des statues de Giacometti dans des chaussures de course aux bandes fluorescentes, alors que le pays ressemble si peu à sa caricature. Donc: ces deux pays que tout oppose, et qui s'attirent aussi, comme les pôles, mais plus par nécessité que par magnétisme, et qui ne se sont jamais battus, alors que l'Éthiopie a fait la guerre à la Somalie (à la fin des années 1970) et la guerre à l'Érythrée (à la fin des années 1990), ces deux pays: fiches mâle et femelle d'une même prise électrique. Djibouti est femelle, connectée au réseau monde avec son port en eaux profondes et ses nœuds de câbles de

fibre optique glissant dans le lit de la mer Rouge, rayonnant sur toute la côte africaine australe, mais n'ayant que cela: ni agriculture, ni industrie. L'Éthiopie et son arrière-pays de quatre-vingts millions d'habitants est mâle, mâle son énorme potentiel agricole, ses sources du Nil Bleu, ses barrages hydroélectriques, mais pas d'accès à la mer depuis que l'Érythrée a fait sécession. Cuisines et dépendances. Trois mille camions chargés de containers empruntent chaque jour dans les deux sens la route percée de nids-de-poule et aux accotements incertains qui traverse le plateau abyssin, descend vers la faille du rift, croise la dépression Afar, d'Addis-Abeba à Djibouti. Cette relation, cette extrême porosité, y compris frontalière (Kessel franchit la frontière à pied dans *Fortune carrée*), a accouché d'une présence éthiopienne diffuse, comme «brumisée» dans la société djiboutienne. Les Djiboutiens, eux, ne migrent pas vers l'Éthiopie, mais, quand ils le peuvent, vers la France, la Belgique, ou l'Angleterre.

DJIBOUTI: AU SUD DE LA PLACE MÉNÉLIK, l'ancienne gare est aujourd'hui un





dépôt de vieux matériel ferroviaire, stockant des casiers de métal usés de la SNCF, qui, patinés et brossés, feraient le bonheur de n'importe quel brocanteur de mobilier industriel. Depuis 2009 et un accident au passage d'un viaduc ayant causé la mort de treize passagers, la ligne est arrêtée. Définitivement, semble-t-il. Un chemin de fer qui fut d'abord un cordon ombilical. 1897: les Français se sont installés dix années plus tôt à Djibouti pour damer le pion aux Anglais qui sont en face, à Aden, variation géopolitique de la belote des comptoirs. Djibouti à l'insularité désolante où rien ne pousse, languit encore dans son placenta, ou bien nouveau-né déjà en nage; il faut relier la Côte française des Somalis, son nom d'antan, au vaste monde, ce sera vers le large et puis vers l'Éthiopie verdoyante, mère nourricière, l'opération se conclut par une fistule obstétricale, les ingénieurs sont français, les ouvriers syndiqués à la CGT-Cheminots. La construction de la ligne prendra vingt ans, plusieurs villes poussent le long des voies comme des champignons: Holl-Holl côté djiboutien, Dire Dawa côté éthiopien,

c'est l'acte I de la décentralisation. C'était il y a un siècle. Donc — c'est par ses franges, ses fanges, ses marges et ses marginaux, cependant majoritaires dans un pays où la population vit en moyenne avec trois dollars par jour, que la présence éthiopienne se retrouve à Djibouti. Par ceux qui fuient le pays; ses pauvres et ses filles. Que l'on dira de joie, seulement pour la joliesse du mot, quand les bailleurs de fonds et les statisticiens disent professionnelles du sexe.

ON N'ÉCRIRA PAS LÀ UN TRAITÉ SUR LES routes migratoires — seulement dire que pendant longtemps les Éthiopiens migrèrent vers l'Asie, la péninsule arabique, l'Arabie saoudite comme point de chute final espéré, où des petits boulots de gens de maison, de gardiennage, leur sont accessibles, par la Somalie, et Bossasso. Un documentaire poignant, *Les Martyrs du golfe d'Aden*, réalisé en 2007 par Daniel Grandclément, embarqué avec eux, raconte le calvaire de la traversée. Et puis l'air est devenu à ce point irrespirable en Somalie que plus personne ne s'y risque sauf à y être obligé — personne ne l'est; la principale route

migratoire passe désormais par Djibouti et le détroit de Bab-el-Mandeb. Aussi, il est assez fréquent, parcourant en voiture la grande route bitumée qui va du nord au sud de Djibouti, de croiser des colonnes de migrants, Éthiopiens déguenillés, marchant sous le soleil cagnard, avec pour tout bagage une demi-bouteille d'eau. Ils sont l'homme dans sa plus simple expression; rien dans les mains, rien dans les poches, comme disait Sartre (mais il ne parlait pas d'eux), avec seules leurs jambes pour marcher (et leurs yeux pour pleurer, peut-être, s'ils n'étaient complètement déshydratés). Certains arrivent comme ça à pied depuis Dire Dawa, ils ont déjà couvert plusieurs centaines de kilomètres, ont traversé la frontière clandestinement, et montent vers le nord du pays, Obock, le Calais djiboutien d'où ils espèrent trouver une embarcation pour franchir le détroit et gagner les côtes yéménites. Du Yémen, des véhicules les conduiront jusqu'à la frontière saoudienne, derrière laquelle une nouvelle vie les attend, où ils espèrent gagner suffisamment de devises pour revenir rapidement en Éthiopie. Mais tous n'arrivent pas au





Yémen; les embarcations sont de fortune, les gardes-côtes ont intensifié leurs patrouilles, il est arrivé que des passeurs se débarrassent au large de leurs clandestins passagers, et la mer déverse régulièrement les corps de ces émigrés économiques sur les plages djiboutiennes, cimetièrre marin.

ET PUIS LES FILLES QUI ELLES AUSSI NE font que passer, deux semaines, deux mois, deux années, vivant entassées dans des piaules du centre-ville à cinq, parfois avec un ou deux enfants, s'alcoolisant le soir venu pour se donner du courage, fulgurantes. Rue d'Éthiopie, dont l'ancien nom est rue de Paris: on trouve sur cent mètres le Scotch, le Gold, le New Delhi, le Sham's, l'Hermès, l'Oasis, la Galette Bretonne, quinze discothèques en enfilade où tous les jeudis soir, légionnaires à képi blanc et marins en escale viennent siroter des *Castle beers* éthiopiennes et frayer avec la gent féminine très largement prostituée, et souvent magnifiquement belle, jeunes Abyssiniennes ayant fait leur *Exodus* pour gagner Djibouti et ses dollars américains. La climatisation congèle l'air ambiant, transforme l'air chaud

en vapeur d'eau; c'est là que la vie de ces filles devient un destin, que les rêves se cabossent. Au matin, on peut parfois les voir, femmes-enfants, quand elles n'ont pas trouvé de client, par une porte dérobée, s'enfouir dans un taxi, voilées, débarrassées de leurs bijoux de pacotille, de leur perruque, de leur minijupe. Clandestines aussi, elles craignent les razzias de la police, ne quitteront leur soupente que le soir suivant pour regagner la boîte de nuit. De drôles de colporteurs passent parfois à domicile les démarcher de quelques nuisettes ou sous-vêtements en résille, tenue de travail. Tenue de combat. J'ai essayé, à Djibouti, d'enquêter; de poser des questions. De comprendre «l'économie globale» du modèle. Les entremetteurs, les proxénètes, l'origine du monde. *Black out*. Personne ne dira rien. Tout le monde semble y avoir intérêt.

IL Y A AUSSI DONC, LES CAMIONNEURS; qui parfois vont de pair avec les filles qui sont sur leurs routes, et qui naturellement convoient, comme partout, comme à Sangatte, les migrants cachés sous les bâches, blottis au fond des containers comme des enfants

sages. C'est ce qu'on appelle le «corridor», la zone des trois frontières, Somalie, Éthiopie, Djibouti; des filles, et des migrants, et des camionneurs, mais pas de saisie de drogue, hormis le qat de contrebande. Handicap International y mena il y a deux ans un grand projet de prévention contre le risque VIH. Et comme à chaque fois qu'il y a des flux, se créent aussi des stocks — c'est-à-dire des Éthiopiens qui restent. Est-ce un pneu crevé, une bielle fondue qui les fit s'enraciner à Djibouti? un amour ayant trouvé à se légaliser dans un mariage de fortune? ou quelques dollars manquants pour payer le passeur vers le Yémen? Les Éthiopiens sont là à Djibouti, là devant la gare d'où plus aucun train ne part, là devant la grande mosquée d'Obock, là dans le quartier de PK12, où stationnent les poids lourds attendant le dédouanement de la marchandise du port voisin, PK12 pour point kilomètre 12, et où l'on peut payer en birrs, ces billets éthiopiens valant pour le plus petit modèle quelques centimes d'euros, froissés déchirés et qui gardent longtemps imprégnée l'odeur forte du *wat*, le plat national éthiopien, un ragoût





épici servi sur galette de teff, une céréale acide, que l'on déguste avec les doigts. Là aussi au club éthiopien, moins interlope que les autres discothèques, où se retrouve une diaspora nostalgique et établie écoutant les standards de Teddy Afro, la star nationale, dont les clips passent en boucle sur les écrans de télé installés sur la terrasse, un club éthiopien hors sol, où l'on fait face à des pratiques courantes là-bas, mais inconnues à Djibouti — fouille au corps à l'entrée, prépaiement des consommations.

CES QUELQUES PHOTOS PRISES EN 2011 À Djibouti essayent de traduire cette présence; sur les murs d'Obock, cette inscription en amharique, langue vernaculaire, alphabet seul au monde, ce mariage éthiopien orthodoxe tout en blanc, cet adolescent ayant enfilé un vieux maillot de foot sponsorisé par le Crédit agricole, et qui soulève d'improbables haltères. Djibouti, trois fois plus riche au prorata que l'Éthiopie et cent fois moins peuplé, désertique quand les hauts plateaux de l'Éthiopie sont luxuriants, Djibouti sec comme un arbre mort quand l'Éthiopie est arrosée par les

eaux du haut Nil, Djibouti d'Islam et Éthiopie de chrétienté, et cette bande de trois cents kilomètres de littoral qui change tout. Il y a un charme à cette histoire; et aussi des anecdotes. Celle-ci pour conclure: en mars 2011, le ministre djiboutien des Transports se rend à Addis-Abeba à la tête d'une délégation d'hommes d'affaires. Stupeur, à son arrivée dans l'avion: il n'y a pas de première classe. Ethiopian Airlines vient de remplacer, sur la liaison Addis/Djibouti, ses vieux Boeing buvant le carburant à grandes goulées par de petits appareils tout neufs: des Bombardier Q400 à hélices, mieux adaptés à la distance et à la fréquence des vols. Sauf qu'il n'y a plus de classe affaires. Incident diplomatique, le ministre refuse de monter à bord, on finit par tirer un grand drapeau dans le fond de l'appareil isolant les dernières rangées pour faire l'apparat d'une *first*, on sert des jus de tomates. En rétorsion, l'aviation civile djiboutienne suspend les autorisations de survol d'Ethiopian. Pendant quinze jours, Kenyan Airways double sa desserte. Et puis bien sûr, la partie djiboutienne finit par céder. Le PIB de Djibouti dépasse à

peine le chiffre d'affaires de la compagnie éthiopienne, devenue le symbole de la puissance d'un pays pauvre, son fleuron commercial, alors que l'agriculture se pratique encore à la herse et à la charrue tractée. Ainsi le pouvoir va et vient, selon les saisons et le sens du vent; le pouvoir des filles, celui de la séduction, de l'esbroufe, de l'économie, de la géopolitique, dans un mouvement de balancier, une succession d'actions en parade-riposte. Les liens de dépendance de Djibouti et de l'Éthiopie sont éternels, comme ceux d'amitié, parfois contentieuse. La ville-frontière, sur la route liant les deux capitales, s'appelle Galilée. Elle porte le même nom que la province biblique où Jésus vécut majeure partie de sa vie, et dont les étymologistes estiment qu'elle doit son nom, «la Galilée des Nations», aux transbordements de populations que connut la région: Djibouti et l'Éthiopie sont de sang mêlé. ■

